

Η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης απέτυχε, η υποθαλάσσια Λευκάδας ίσως όχι

2018/08/13 00:05 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Μετά το στραπάτσο που υπέστη το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στην υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης, εμφανίζεται πλέον πιο προσεκτικό σε κάθε παρεμφερές εγχείρημα.

Για παράδειγμα, στην υποθαλάσσια σήραγγα Σαλαμίνας η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου έχει χρονίσει αρκετά, προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατάθεση τυχόν δεσμευτικών προσφορών.

Αντίστοιχα, για την υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδας, το υπουργείο Υποδομών εξετάζει το μοντέλο δημοπράτησης του έργου, όπως **παραχώρηση ή έργο ΣΔΙΤ και τις δυνατότητες χρηματοδότησης του**, προκειμένου να διαπιστωθεί, εάν είναι βιώσιμο.

Η κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης Λευκάδας και των κύριων και πιθανών συνοδών έργων επανήλθε στο προσκήνιο, έπειτα από το πρόσφατο συνέδριο της Περιφέρειας των Ιονίων Νήσων στην Κέρκυρα.

Ειδικότερα, τα σενάρια που τυγχάνουν επεξεργασίας είναι:

A. Ζεύξη, αποκλειστικά και μόνο υποθαλάσσια, με μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μήκους 3 χλμ. περίπου (ενδεικτικό μήκος).

Η αφετηρία της οδού θα βρίσκεται επί της Εθνικής οδού 42 (Αμφιλοχία-Λευκάδα), νοτιοανατολικά του κάστρου Αγ. Μαύρας, και το πέρας θα βρίσκεται στον Περιφερειακό Δακτύλιο της πόλης της Λευκάδας.

Η αφετηρία και το πέρας της οδού, οι τυχόν απαιτούμενοι κόμβοι αυτής, καθώς και το παράπλευρο και κάθετο τοπικό οδικό δίκτυο που τυχόν θα αναπτυχθεί, θα καθοριστούν κατά τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, ο οποίος θα διεξαχθεί με στόχο την εξεύρεση της βέλτιστης τεχνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά, ασφαλούς και λειτουργικής σύνδεσης της νήσου Λευκάδας με τον νομό Αιτωλοακαρνανίας.

B. Διαπλάτυνση του Διαύλου Λευκάδας, στο τμήμα από το τεχνικό έργο της υποθαλάσσιας σήραγγας μέχρι το κάστρο Αγ. Μαύρας, με βάση καταρχήν τα

προβλεπόμενα έργα από τις μελέτες λιμενικών έργων διαπλάτυνσης του Διαύλου Λευκάδας, από τα οποία εκτιμάται ότι θα εξαιρεθούν τα κρηπιδώματα του λιμένα Λευκάδας.

Κατά τη διάρκεια του ανταγωνιστικού διαλόγου και στο πλαίσιο διασφάλισης βιώσιμης χρηματοοικονομικά λύσης, θα εξεταζόταν:

-η ένταξη και οριστικοποίηση, εφόσον ενταχθεί στο έργο παραχώρησης της κατασκευής τουριστικού λιμένα (Μαρίνα) σκαφών μεγάλου μήκους στην περιοχή του Διαύλου, βορειοανατολικά του υφιστάμενου και υπό λειτουργία τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής (μαρίνα) Λευκάδας, εφόσον αδειοδοτηθεί από τις αρμόδιες Υπηρεσίες.

Εκτιμάται ότι, εφόσον η Μαρίνα ενταχθεί στο έργο παραχώρησης, θα απαιτηθεί γραμμική ανάπτυξή της, προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις στη λιμνοθάλασσα Αυλαίμων.

-η λειτουργία της υπάρχουσας ζεύξης της Λευκάδας με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ήδη, από πλευράς του υπουργείου Υποδομών διερευνάται, σε συνεργασία με τοπικούς φορείς, το προς κατασκευή έργο ως προς το φυσικό και τεχνικό αντικείμενο και **ήδη έχει αποκλειστεί η γραμμική ανάπτυξη τουριστικού λιμένα σκαφών μεγάλου μήκους στην αρχικά προβλεπόμενη θέση.**

Επίσης, γίνεται γενική επανεξέταση για το σχεδιασμό του έργου και την υλοποίησή του ως έργο παραχώρησης και τα πιθανά έσοδα που θα μπορούσαν να συνεισφέρουν στην χρηματοοικονομική ισορροπία του έργου.

Ήδη, έχουν προταθεί κάποια τέτοια έργα και αξιολογείται η πιθανή συνεισφορά τους στα χρηματοοικονομικά μεγέθη του έργου **(πχ. χώροι στάθμευσης, τουριστικός λιμένας ή καταφύγιο).**

Η καταρχήν απαίτηση των τοπικών φορέων είναι **να μην καταβάλουν διόδια τέλη οι μόνιμοι κάτοικοι της Λευκάδας και οι εργαζόμενοι των όμορων περιοχών** που μετακινούνται καθημερινά για εργασία προς το νησί.

Πρόκειται για απόφαση που θα ληφθεί στην εξέταση των χρηματοοικονομικών μεγεθών του έργου και την φύση του έργου που θα αποφασιστεί από την πολιτική ηγεσία του υπουργείου Υποδομών, μετά την εξέταση όλων των πτυχών και δυνατοτήτων χρηματοδότησης (πχ. έργο παραχώρησης, έργο ΣΔΙΤ και με διαφορετικές και αποκλίνουσες πηγές εσόδων για κάθε τύπο σύμβασης).